

## 2019年3月期第2四半期決算説明会 質疑応答

2019年3月期第2四半期決算説明会での質疑応答の要旨は以下のとおりです。

※ 本資料の記載内容は決算説明会での質疑応答をそのまま書き起こしたのではなく、ご理解いただきやすいように一部加筆修正をしております。あらかじめご了承ください。

### ■ 全体に関するご質問

Q ホテル運営に関する方針をお伺いしたい。

A 当社は過去に、ホテルのオペレーションから撤退していることもあり、現在のところ改めてオペレーターとして参入するつもりはない。ただし、沿線価値向上という視点で、不動産物件としてホテルを取得していくことは考えている。特に最近は収益性の高さもあり、巧まずして不動産の開発・取得案件がホテルに傾斜している状況である。一方で、沿線の駅近くで閑空関連の社員寮を開発したように、その都度、沿線価値向上につながることや不動産物件の収益性を考慮して進めているため、ホテルのみにシフトしているということでない。

Q ホテル事業は賃貸形式で展開されているということだが、例えば固定賃料から歩合の比率を高めるなどの考え方はあるか。

A 最近のホテル市況は好調であり、かなりのペースでホテルが建設されている。一方で、今年9月の台風発生時には、1週間ほど空港線が運休し厳しい時期もあった。ホテルに関しては、オペレーターとして参入するつもりはなく、基本的には固定賃料とし、安定した賃料を得るという方向性で考えている。

Q 従来に比べ様々なプロジェクトを立ち上げておられるが、運営体制や資金面での制約は考えなくても良いか。現状の考えを知りたい。

A 資金面とノウハウの不足については、強化の必要性を認識している。10年ビジョンでも掲げているように、これからの成長ドライバーは、物流施設の高度化を含めた不動産の拡充である。当社は長年、継続保有を前提とした運営手法をとっていたが、今後はスピード感が必要であり、様々な可能性を検討していく。そのためには、現在持ち合わせているノウハウに加え、外部調達や共同事業への参画によりノウハウを得ていきながら、早期に事業戦略のひとつとして掲げる不動産事業の深化・拡大を図っていきたい。

Q なにわ筋線プロジェクトの進捗状況について教えていただきたい。

A なにわ筋線についてはスケジュールに沿って着々と進捗している。現在、関係4者（大阪府・大阪市・南海・JR西）が連携して、環境アセスメントや都市計画決定、鉄道事業許可の取得などに向けて、計画の深度化や申請図書の作成等の協議を進めている。当社の資金負担は、既に公表のとおり、総事業費3,300億円のうち、補助金が約5割、約3割が整備主体となる第3セクターの借入金、約2割が出資金となる。出資金660億円のうち、約5割が大阪府と大阪市、約5割が鉄道事業者である南海とJR西の負担となり、各社の営業区間の距離によって按分しており、当社は185億円となる。なお、この一部について、本年6月に約5,600万円の出資を開始している。

#### ■ 各事業に関するご質問

Q 不動産における今期と来期以降の利益の考え方について確認したい。今期は、なんばスカイオの開業費など一過性の費用計上の発生により対前年比減益ということか。また、来期以降は、新規物件取得などによる利益成長という認識で良いか。

A 上期については、決算説明会資料P.12に記載のとおり、不動産賃貸業は若干の減益となっている。理由は、修繕費の増加や固定資産税の評価替えの年度であり、なんばを中心に評価が上がったことで税金負担が増加したためである。通期については、不動産賃貸業で約4億円の減益を予想している。これは税金の負担の増加や、なんばスカイオの開業費を見込んでいる。来期については、なんばスカイオ開業3年目である2020年度の想定収支（収益約40億円・EBITDA約31億円）のうち、相当額が寄与すると考えている。また、なんばスカイオの収益・EBITDAについては、前回まで収益約36億円・EBITDA約28億円としていたが、オフィス市況が好調であり稼働率も想定以上に高まってきているため、上方修正した。

Q 空港線の収入トレンドで、自然災害の影響を除いた場合どうみればよいか。上期実績と10月速報をみたところ、まだ空港線はマイナスということだが、11月の状況も踏まえて、従来想定していたインバウンドの見方を変更する必要があるか。

A 当社が認識している空港線収入の動向は、当初、対前年比2桁パーセントの伸びで推移していたが、自然災害の影響もあり、上期は0.8%増となった。下期は、12月より海外エージェントに対する企画乗車券の販売方法の変更に伴う影響を織り込んでいる。11月の数値に関しては、天候などにも左右されるが好調に推移していると聞いている。来期以降については、今年の台風の影響は消えるが、従来のように2桁パーセントの伸びは見られないという当初の想定のままとしている。

Q 空港線の鉄道利用における御社の割合が上昇している。これは自然災害の影響があるのか、今後もし上昇していくトレンド要因があるのか。

A 空港線における当社とJR西のシェアについては、決算説明会資料P.40の①当社空港線の利用者比率のグラフのとおりである。台風の影響というわけではなく、インバウンドの方々、特に東アジアの方々が、なんばを目的地として関西に来られるということが大きな要因であると考えている。

Q 流通業は好調だと思うが、観光庁の統計（2018年7-9月）では、インバウンドの消費単価が下落したと公表されている。御社施設の消費単価について影響はないか。以前の説明会で伺った際、爆買いのようなものではなく、単価の安いものが多いため、消費単価が反動減で下がるというような状況ではないとのことだったが、足元の推移はどうか。

A 上期にかけて流通業は好調であった。その要因を分析してみると、一昨年にリニューアルしたなんばCITYが特に好調であり、特にインバウンド向けの化粧品やドラッグストアが好調であった。近年この傾向は続いており、消費単価に大きな動きはないと考えている。

Q 空港線の状況について、10月の状況は前半から後半にかけて旅客が回復していると認識して良いか。

A 空港線の日時データの動きで回答させていただく。9月21日に関西国際空港の本格復旧もあり、輸送力については、通常ベースに戻っている状況。21日以降、ほぼ前年と同水準、もしくは日によってはプラスという動きが続いている。

以 上